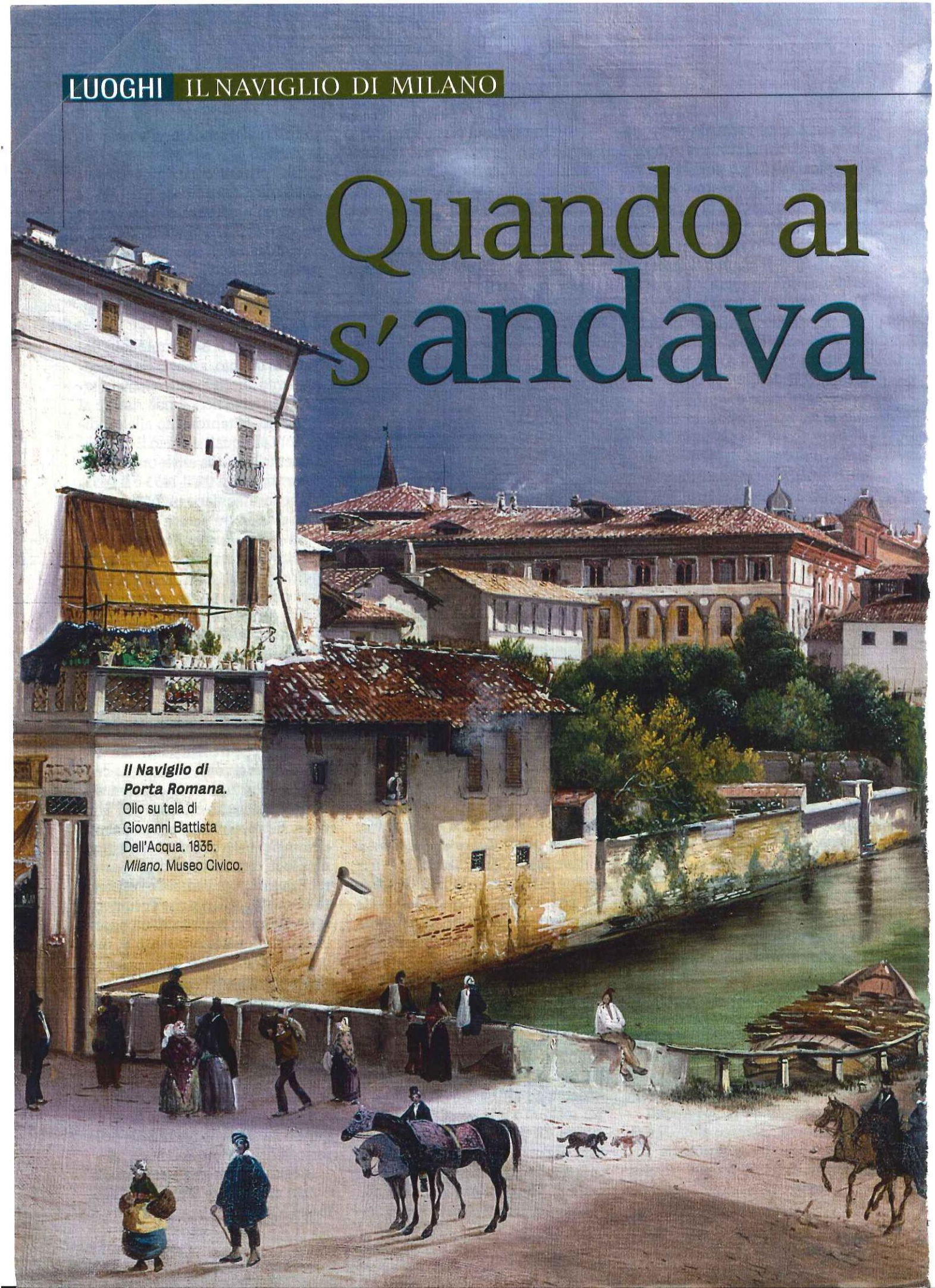
Quando al s'andava



Il Naviglio di Porta Romana. Olio su tela di Giovanni Battista Dell'Acqua. 1835. *Milano*. Museo Civico.

Duomo in barca...

di Fabio Brioschi

Il sistema delle vie d'acqua che attraversava la città di Milano è oggi quasi del tutto scomparso. Eppure vi fu un tempo in cui la città ambrosiana era uno scalo portuale attivissimo, cuore di una rete commerciale che si irradiava fino al lontano Oriente

Milano. Un tratto del Naviglio Grande poco prima della sua confluenza nella Darsena.

«Un fossato di sorprendente bellezza e larghezza circonda questa città da ogni parte e contiene non una palude o uno stagno, ma l'acqua viva delle fonti, popolata di pesci e gamberi. Esso corre tra un terrapieno all'interno e un mirabile muro all'esterno, il cui circuito, misurato con estrema accuratezza, è risultato corrispondere a diecimilacentoquarantuno cubiti (6 km circa, *n.d.A.*). La larghezza del fossato, lungo l'intero circuito intorno alla città, è di trentotto cubiti (22 m circa , *n.d.A.*). Al di là del muro del fossato vi sono abitazioni suburbane tanto numerose che basterebbero da sole a formare una città (...). Si girino tutte le città del mondo:

difficilmente si potrà trovare un'opera di cosí grande pregio e cosí mirabile bellezza».

Oggi sarebbe assai difficile riconoscere in queste entusiastiche parole la città di Milano, eppure essa appariva cosí agli occhi del cronista Bonvesin da la Riva alla metà del XIII secolo. Un cronista, Bonvesin, innamorato della sua Milano al punto da tesserne elogi al limite del paradosso e della provocazione («che sia la sede piú adatta per il Papato, con buona pace dei Romani, ne darò prove piú avanti»), ma molto affidabile in fatto di numeri e descrizioni urbanistiche. Ecco allora che Milano diviene ai nostri occhi una città d'acqua a tutti gli effetti, ricca di fonti e circondata da fiumi pescosi e limpidi: «Dentro la città non vi sono cisterne né condutture di acque che vengano da lontano, ma acque vive, naturali, mirabilmente adatte a essere bevute dall'uomo, limpide, salubri, a portata di mano, mai scarseggianti anche se il tempo è asciutto, e tanto abbondanti che in ogni casa appena decorosa vi è quasi sempre una fonte di acqua viva».

La ricchezza di falde acquifere caratterizza ancora oggi il sottosuolo milanese e il territorio circostante, attraversato da fiumi un tempo assai consistenti – Lambro, Adda, Ticino – e altri minori – Olona e Seveso –, che formano un sistema idrografico assai ricco e complesso. Un sistema sfruttato in età romana per costruire un fossato intorno all'antico insediamento, da cui venne fatto provenire un canale-acquedotto diretto verso sud – noto con il nome di Vettabbia –, che sfociava nel Lambro, nei pressi di Melegnano. Successivamente, in epoca medievale, la crescita urbana impose una nuova fonte di approvvigionamento di acque e fu quindi costruito a ovest della città il Naviglietto di Porta Tosa, che metteva in comunicazione il fossato romano con il Lambro.

Per difendere la città dal Barbarossa

Ma la quasi millenaria storia dei navigli milanesi prende avvio solo all'epoca del Barbarossa, grazie a un'opera pensata inizialmente per scopi militari e solo in seguito

sfruttata per uso commerciale. Alla metà del XII secolo la minaccia di una discesa dell'imperatore in Italia per sottomettere la ribelle Milano si fece vieppiú consistente e quindi, nel 1157, il Comune decise di rafforzare le proprie difese, scavando un fossato intorno alla città (il fossato descritto entusiasticamente da Bonvesin), piú ampio e funzionale dell'ormai vetusto fossato romano, in modo da cingere anche le grandi basiliche extramurarie (S. Lorenzo, S. Nazaro, S. Ambrogio, S. Stefano) e i borghi cresciuti intorno alle porte delle mura di età romana, l'unica difesa allora esistente.

Con la terra di riporto ricavata dallo scavo fu eretto un bastione fortificato, con aperture e ponti in corrispondenza delle porte romane. La scelta di dotare la città di un fossato colmo d'acqua non era una novità per l'ingegneria militare dell'epoca, ma il fossato milanese si caratterizzò per il fatto che l'opera era autoalimentata dalle ricche falde sotterranee, il che impedí al Barbarossa di prosciugarlo. La costruzione del fossato non impedí alle

Milano diviene ai nostri occhi una città d'acqua a tutti gli effetti, ricca di fonti e circondata da fiumi pescosi e limpidi

MARMI E DIALETTI

Mangiare senza pagare

Fino a pochi anni fa, quando a Milano si voleva indicare che qualcuno faceva qualcosa a sbafo – a scrocco, tanto per intendersi –, si diceva «a ufo», «*a üf*» in dialetto milanese. L'espressione risale al finire del XIV secolo, allorché vennero scelti i materiali piú pregiati per la costruzione del Duomo. Il marmo prescelto proveniva da Candoglia, una località della Val d'Ossola, a pochi passi dal lago Maggiore. Il marmo di Candoglia era noto fin dai tempi dei Romani, ma solo ora, grazie alla navigabilità del Naviglio Grande, il trasporto dei pesanti blocchi era divenuto piú agevole.

I grandi blocchi venivano imbarcati sul lago Maggiore, percorrevano parte del fiume Ticino e attraverso il Naviglio Grande giungevano a Milano. A quell'epoca tutte le merci in transito da una località all'altra erano soggette al pagamento di diversi dazi e gabelle. Facevano eccezione in quel periodo proprio i marmi di Candoglia, che essendo destinati alla costruzione della cattedrale, erano esenti da ogni tipo di dazio. Per riconoscerli essi recavano incise le iniziali «*a.u.f.*», ossia *ad usum fabricae*, quella che ancora oggi viene chiamata Veneranda Fabbrica del Duomo. L'esenzione dalle tasse, popolarmente trasformata in «a ufo», divenne da allora un modo per indicare chi andava a scrocco e non pagava mai il dovuto.

In alto lapide che ricorda l'inizio dei lavori per la costruzione della cattedrale. 1386. *Milano*, Duomo. Il marmo utilizzato per l'edificazione del Duomo giunse in città attraverso il Ticinello, su enormi barconi provenienti da Candoglia, sulle sponde del lago Maggiore.
Sulle due pagine Trezzo d'Adda. Veduta del punto d'inizio del Naviglio Martesana, realizzato per volere di Francesco Sforza alla metà del XV sec.

Milano. Veduta del Naviglio Grande. Nella prima metà del XIII sec., con l'unificazione degli originari canali Ticinello e Panperduto si costituí la traccia per la realizzazione del futuro Naviglio Grande, cosí chiamato dalla fine del XIV sec.

L'eredità romana

Il primo porto milanese

Ben prima che venissero costruiti i navigli, Milano disponeva di alcune vie d'acqua – forse in parte navigabili –, rimaste poi per secoli dimenticate e note solo grazie a fonti documentarie e archeologiche.
La costruzione e le successive modifiche del tracciato delle mura romane impose la sostanziale correzione di alcuni corsi d'acqua confluenti su Milano, al fine di alimentare il fossato difensivo e in funzione commerciale, in quanto potevano permettere di trasportare merci di grosso peso e di grande mole con un impiego di forze sostanzialmente limitato.
Cosí, nel I secolo d.C., Milano fu dotata di un primo scalo fluviale in corrispondenza dell'attuale piazza Vetra, che prende il nome da un antichissimo canale artificiale, chiamato nel Medioevo *Vetra* (derivante probabilmente dal latino *ripa* o *fossa vetera*, ossia «ripa vecchia»). Esso era alimentato dalle acque del fiume Olona, che vi venivano convogliate forzosamente, e scaricava in un canale noto ancora oggi come Vettabbia, alimentato dalle acque del Nirone e del Seveso e confluente nel Lambro.

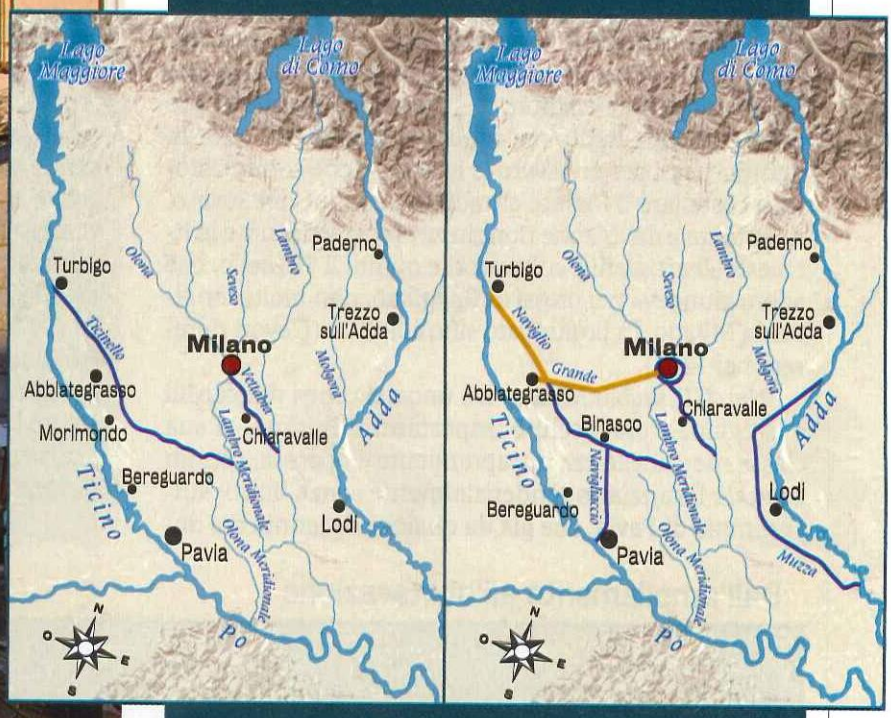
truppe imperiali di sconfiggere Milano una prima volta nel 1158 e una seconda nel 1162, ma ebbe comunque un'importanza fondamentale nello sviluppo urbanistico, economico e culturale milanese.

Una doppia cerchia muraria

L'andamento circolare del fossato, che in età spagnola fu a sua volta racchiuso da un piú vasto anello murario, è ancora oggi ben visibile nelle planimetrie di Milano e sebbene non esista piú (coperto nel corso del XX secolo per assecondare le esigenze urbanistiche della metropoli in formazione), è ben vivo nell'immaginario dei Milanesi che chiamano ancora «Cerchia dei Navigli» l'anello di strade che ne ripercorre il perimetro. Lo sviluppo urbanistico successivo di Milano, con la sua caratteristica struttura radiocentrica, è dovuto proprio a questa doppia cerchia muraria, di età medievale la prima, di età spagnola la seconda (nota come «Cerchia dei Bastioni»), che tutt'oggi sono punti di riferimento imprescindibili per la mobilità dei cittadini milanesi.

Le prime realizzazioni

Carta idrografica del territorio milanese, con il corso dei canali nel XII (**a sinistra**) e nel XIII sec. (**a destra**). Grazie alla ricchezza delle falde acquifere, già in età romana furono realizzati un fossato intorno alla città e un canale-acquedotto, la



Vettabia, che sfociava nel Lambro. Dalla metà del XII sec., il fossato, ampliato e trasformato in un canale interno, divenne il raccoglitore di tutti i corsi d'acqua della zona. In seguito, a scopo difensivo e per portare in città l'acqua del Ticino, il Comune fece costruire altri canali. Il primo fu il Ticinello realizzato dal 1157, prolungato nel 1239 fino a Turbigo e, piú tardi, sino alla città di Milano, con il nome di Naviglio Grande.

Ma torniamo al Medioevo. All'indomani della distruzione operata dal Barbarossa nel 1162 – una distruzione che le cronache del tempo hanno descritto come totale e assoluta –, i Milanesi scelsero pervicacemente di ricostruire la città proprio nel luogo originario: in qualche modo, volendo con ciò dimostrare a Federico I che, nonostante la sottomissione, il loro spirito non era stato domato: il fossato venne racchiuso da una cerchia di possenti mura, che rafforzarono le difese della città e la resero ancora piú potente, trasformando il canale in un corso d'acqua interno.

Tuttavia, in modo progressivo il canale cominciò ad assumere funzioni non esclusivamente di natura militare e, sul finire del XII secolo, divenne il raccoglitore di tutti i corsi d'acqua che precedentemente confluivano nel fossato romano. Un'operazione, questa, che fu realizzata sfruttando la naturale inclinazione del suolo della città di Milano – che va da nord a sud – e che permise di raggiungere un duplice obiettivo: lo spurgo delle acque sporche dalla città verso la campagna e l'uso delle acque reflue per l'irrigazione dei campi a meridione, con grande vantaggio dell'agricoltura locale. Ne conseguí anche che la città assunse un nuovo assetto stradale radiale, che gli ingegneri del Comune ottennero modificando le strade cittadine in modo da assecondare l'andamento dei nuovi canali interni di immissione ed espulsione delle acque. Un impianto cittadino che cancellò per sempre la struttura urbanistica di età romana e che costituisce una peculiarità tutta milanese.

Il prolungamento del Ticinello

Nello stesso torno di anni in cui veniva costruito il fossato, il Comune di Milano fece costruire anche altri canali, con il duplice intento di creare misure difensive e di portare in città l'acqua del fiume Ticino. Un primo canale, chiamato Ticinello, fu costruito a partire dal 1157 nella zona fra Abbiategrasso e Landriano, mentre un secondo canale, detto Panperduto – per via del sostanziale fallimento dell'opera –, venne posizionato piú a nord, parallelamente al Ticino. Nel 1239 il Ticinello fu prolungato fi-

no a Turbigo (nell'attuale provincia di Varese), al fine di aumentarne la portata d'acqua, utilizzando il corso del Panperduto: cosí, con la sostanziale unificazione dei due canali, nella prima metà del XIII secolo si costituí la traccia per la realizzazione di quello che in seguito sarebbe stato chiamato Naviglio Grande.

Con lo sviluppo dell'agricoltura a sud di Milano nel XIII secolo, crebbe il bisogno di acque irrigue, una necessità che cominciò velocemente a scontrarsi con una nuova esigenza cittadina: lo sfruttamento delle acque per il funzionamento dei mulini e delle folle – enormi mantici usati per ravvivare le fornaci –, che cominciarono a costellare il fossato cittadino. Le acque del Seveso, della Vetra e del Nirone non riuscivano a soddisfare le richieste di artigiani e coltivatori e quindi il Ticinello, che allora giungeva nei pressi di Gaggiano, non molto lontano da Milano, fu prolungato sino alla città (i lavori ripresero nel 1257).

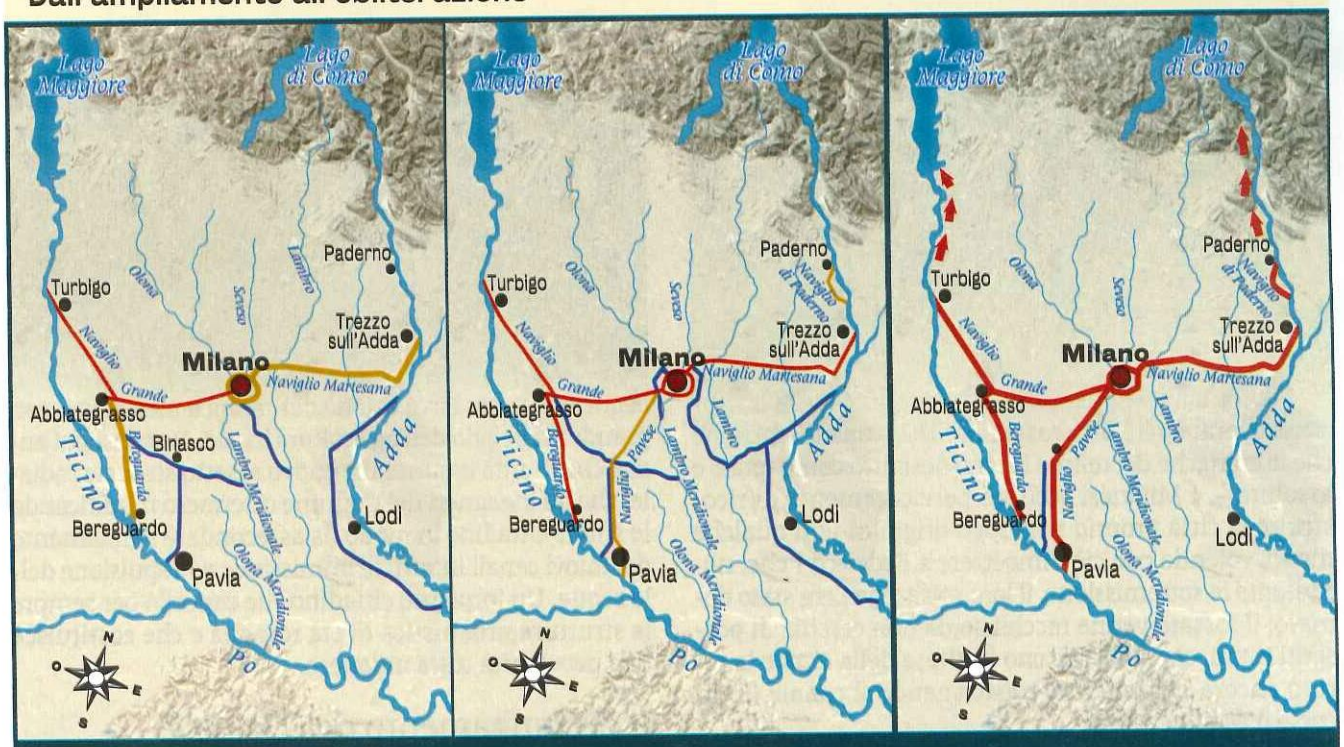
Nel XIII secolo Milano era uno dei centri mercantili e artigianali piú ricchi e importanti d'Europa, la sua classe mercantile era intraprendente e operosa, con un capitale finanziario tendenzialmente senza limiti: sull'esempio di Pavia, che già da qualche decennio era do-

Bereguardo

Un naviglio minore

Il sistema dei navigli medievali milanesi si basava essenzialmente sui Navigli Grande e Martesana, ma altri canali minori sottendevano una fitta rete di collegamento fra queste due grandi opere. Fra tutti il Naviglio di Bereguardo svolse un ruolo di notevole importanza. Esso fu inizialmente pensato come canale irriguo e venne reso navigabile solo nel XV secolo grazie all'invenzione delle conche, che permisero di superare il dislivello esistente fra i castelli viscontei di Abbiategrasso a nord e di Bereguardo a sud, un dislivello dai 20 ai 30 m, che rendeva quasi impossibile il tragitto da sud verso nord. Il collegamento del naviglio di Bereguardo al naviglio Grande permise inoltre di collegare le suddette tenute con il castello di Milano. Fino a tutto l'Ottocento esso svolse una funzione fondamentale nel trasporto delle merci provenienti da Venezia tramite il fiume Ticino.

Dall'ampliamento all'obliterazione



Il corso dei navigli nel 1457, anno in cui iniziarono i lavori per la realizzazione del Naviglio Martesana, alimentato con le acque dell'Adda sul tracciato del precedente canale del Castello di Milano. Durante il XV sec. divenne navigabile, grazie all'invenzione delle conche, anche il Bereguardo.

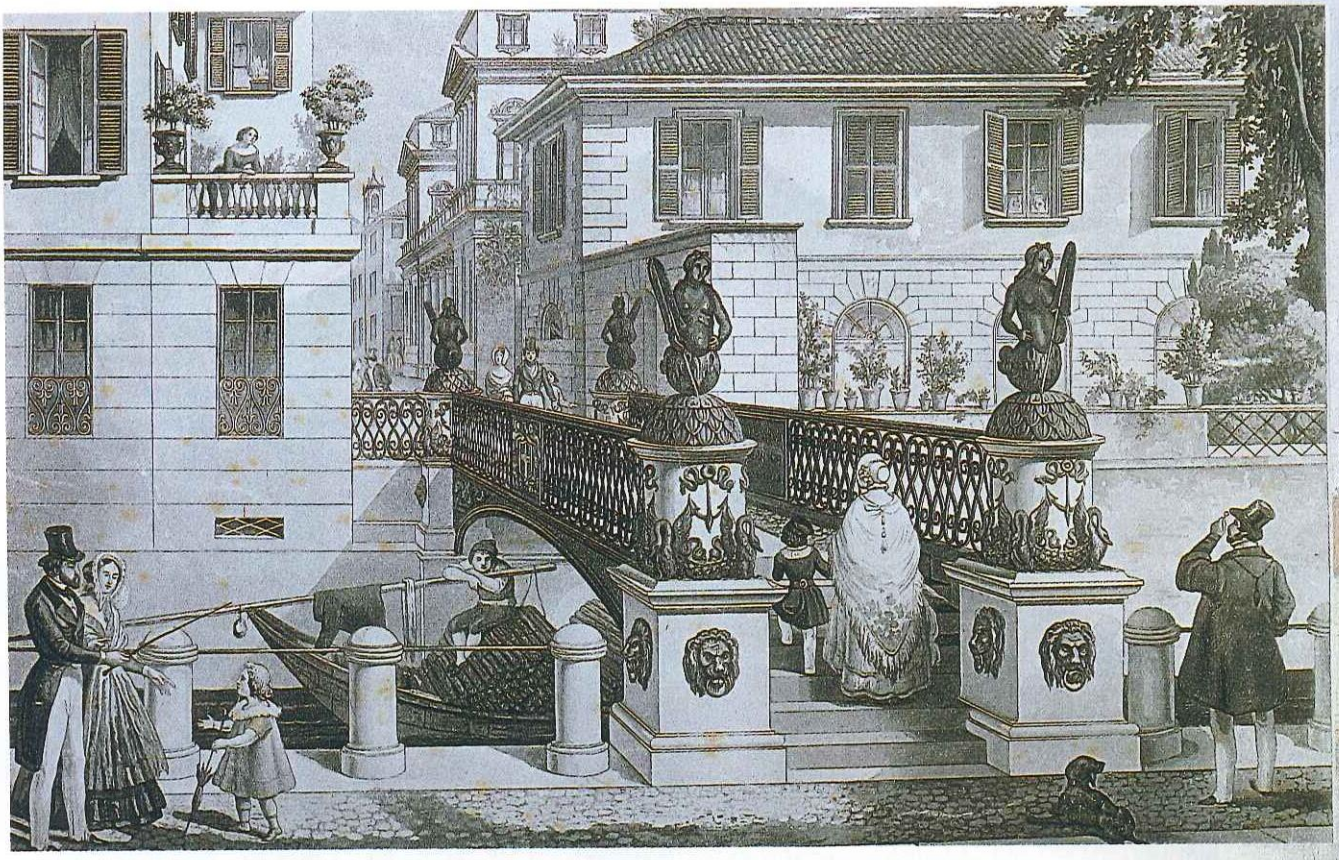
I navigli lombardi nel XVIII sec. In giallo il corso del futuro Naviglio Pavese, che univa Milano al Ticino attraverso Pavia. Completato solo agli inizi del XIX sec., fu realizzato sull'antico tracciato del canale del Castello Pavese (XIV sec.), noto come Navigliaccio e utilizzato come canale irriguo.

Tra il XIX e il XX sec., per motivi igienici, fu presa la decisione di coprire i tratti cittadini dei navigli. Nel 1860, per primo, venne prosciugato il laghetto di S. Stefano, il piú antico della città, situato nei pressi della cattedrale di Milano. L'opera fu completata piú tardi, tra il 1929 e il 1935.

La faccata della chiesa di S. Maria Nuova ad Abbiategrasso. Il Ticinello, che collegava Milano al Ticino e al Lago Maggiore, venne inizialmente realizzato nella zona fra Abbiategrasso e Landriano. Nel XIII sec., la città divenne un importante nodo commerciale lungo la via del naviglio. Due secoli dopo, nel 1457, dal Naviglio di Abbiategrasso fu creato il Naviglio di Bereguardo.

tata di un vero e proprio porto fluviale, a cui giungevano navi cariche di merci attraverso il Po e il Ticino, si fece strada l'idea di dotare anche Milano di una struttura simile. Per ottenere tale risultato il fossato doveva divenire regolarmente navigabile ed essere messo in comunicazione con una via d'acqua che conducesse ai principali fiumi navigabili circostanti la città: il Ticino e l'Adda, e attraverso questi al Po.

Nella prima metà del XIV secolo il Ticinello fu ulteriormente ampliato e dotato di ponti e chiuse – in modo non solo da poter fornire piú acqua per l'irrigazione, ma anche per renderlo navigabile –, mentre il Lambro e il Po vennero sistemati con nuovi argini e dotati di strutture per il carico e scarico delle merci. In questa fase il fossato non era ancora navigabile, ma il Ticinello culminava ormai a pochi passi da esso, nei pressi della



chiesa di S. Eustorgio, vicino alla quale venne creato un piccolo laghetto per lo scarico delle merci.

Il definitivo impulso per trasformare il Fossato in un canale navigabile fu dato dalla fondazione della nuova cattedrale di Milano. I lavori del Duomo iniziarono nel 1386 e grazie alla navigabilità del Ticinello il pregiato marmo estratto a Candoglia (*vedi box a p. 103*), sulle sponde del lago Maggiore, giungeva a Milano su enormi barconi dopo avere percorso le acque del lago e del fiume Ticino. Gli enormi blocchi venivano sbarcati presso il laghetto di S. Eustorgio e da qui trasportati su carri alla Fabbrica: un trasporto disagevole e assai pericoloso. Fu allora che Gian Galeazzo Visconti promosse i lavori di costruzione di un canale di collegamento tra il fossato e il laghetto di S. Eustorgio (1388), al fine di fare transitare le barche sino al laghetto di S. Stefano, che si trovava lungo il fossato, in prossimità del cantiere del Duomo.

La Cerchia dei Navigli andò a formare un sistema che collegava la città ai valichi alpini

Tuttavia, un ultimo ostacolo separava il costruendo Duomo dal suo pregiato marmo: il fossato si trovava 3 m circa sopra il livello del Ticinello – che proprio in questo periodo prese il nome di Naviglio Grande. Per ovviare all'inconveniente, un sistema di chiuse alquanto laborioso livellava i due canali, ma richiedeva talmente tanta acqua che in determinati giorni la normale dispensa ai campi e alla città doveva essere interrotta per poter portare il laghetto di S. Eustorgio al livello del fossato. La soluzione definitiva fu ideata e messa in opera solo nel 1439, quando entrò in funzione la conca di Viarenna (*vedi box a p. 113*), la prima di questo genere nella storia.

Finché non venne messa in pratica l'invenzione della conca, la navigazione sul fossato rimase alquanto limitata ed esso continuò a svolgere una funzione sostanzialmente legata all'agricoltura e alla produzione di energia per i mulini. Proprio per questo l'invenzione della conca rappresenta uno spartiacque non solo nella storia di Milano e dei suoi navigli, ma soprattutto per la navigazione fluviale in quanto tale. Grazie a questa invenzione, la navigazione nei navigli milanesi risultò molto semplificata e prese piede grazie anche a una classe mercantile ricca e intraprendente: la Cerchia dei Navigli collegava Milano direttamente al Ticino e tramite esso al lago Maggiore, da qui ai valichi alpini.

Durante la seconda metà del XV secolo la trasformazione del fossato in un porto-canale navigabile era già a buon punto: l'ampiezza del canale fu ridotta, mantenendo la possibilità di una doppia circolazione, i ponti vennero modificati per permettere piú agevolmente il passaggio delle barche e venne costruito un argine interno per favorire il carico e scarico delle merci. Le sponde interne del naviglio si arricchirono di innumerevoli attività commerciali e artigianali, i cui magazzini affacciati sul canale presero il nome di «sciostre» (*vedi box a p. 111*), sopravvissute fino al principio del XX secolo. Pezzo dopo

Il Naviglio presso San Marco. Olio su tela di Angelo Inganni (1807-1880). 1830. *Milano*, Museo Civico. Pittore bresciano, Inganni fu, tra i vedutisti lombardi, quello che meglio rappresentò il fascino dei navigli milanesi agli inizi del XIX sec. **Nella pagina accanto** il ponte di ghisa lungo il Naviglio sulla strada di San Damiano, aperto nel 1842. XIX sec. *Milano*, Castello Sforzesco, Civica Raccolta delle Stampe Achille Bertarelli. Detto «delle Sirenette» (o «delle sorelle Ghisini»), il ponte, dopo la chiusura dei navigli, fu spostato nel Parco Sempione, dove tuttora si trova. Nel trasporto alcune parti andarono distrutte e furono rifatte sulla base dei disegni originali.

S. Cristoforo e la Cappella Ducale

Lungo il percorso del Naviglio Grande, sulla via omonima – antica alzaia del canale – sorge la chiesa di S. Cristoforo sul Naviglio. Il complesso è costituito da due chiese. La prima, quella posta a sinistra, è la piú antica. Le notizie su questa chiesa sono scarse, ma si sa con certezza che nel XIII sec. fu restaurato un precedente edificio romanico. La seconda, detta Cappella Ducale, venne, invece, edificata per volere di Gian Galeazzo Visconti, nel XV sec., e annessa all'originaria. All'interno della cappella si possono ammirare gli affreschi che ne decorarono la controfacciata agli inizi del Quattrocento. Nel registro superiore è raffigurata una *Madonna in trono tra Santi*; in quello inferiore, una *Crocifissione*.
Nella pagina accanto particolare della Madonna in trono con Bambino, Sant'Antonio Abate e i due committenti in preghiera, di artista anonimo.

pezzo le mura medievali vennero abbattute per permettere la costruzione di tali edifici e per favorire lo scambio delle merci fra terra e acqua.

Nel frattempo, la rete idrografica di Milano si era arricchita di altre due opere fortemente volute dal duca Galeazzo II Visconti a metà del XIV secolo per irrigare le tenute dei castelli di Milano e Pavia. I due canali furono pensati inizialmente per un uso irriguo, ma i loro tracciati in seguito furono utilizzati per la realizzazione di due navigli molto importanti: il canale del castello di Milano, che si alimentava con le acque dell'Adda, venne trasformato per volere di Francesco Sforza nel Naviglio Martesana, i cui lavori iniziarono nel 1457; il canale del castello pavese, invece, noto come Navigliaccio, traeva le sue acque dal Ticinello e sarebbe divenuto in futuro il Naviglio Pavese (realizzato solo nel XIX secolo).

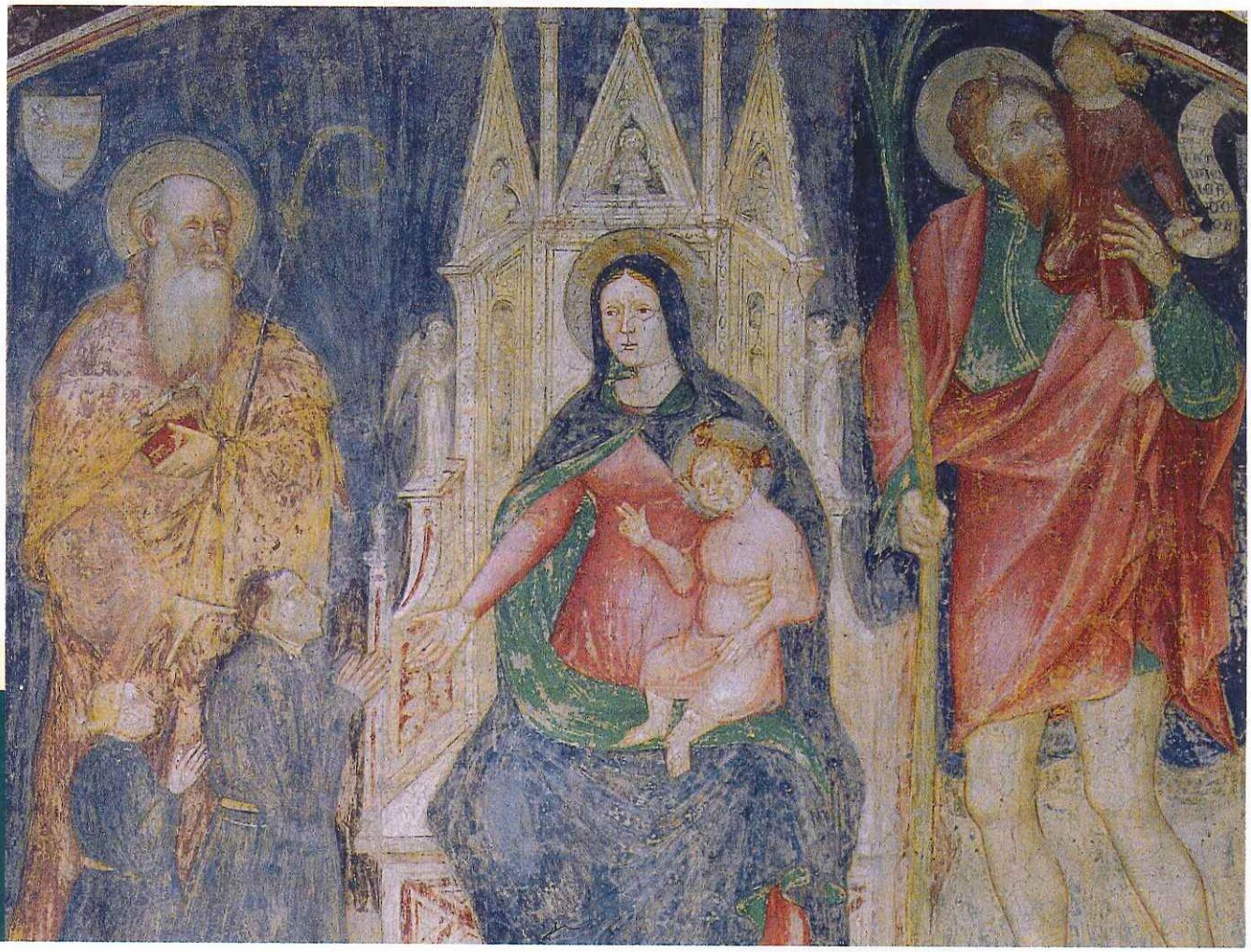
Crocevia dei commerci

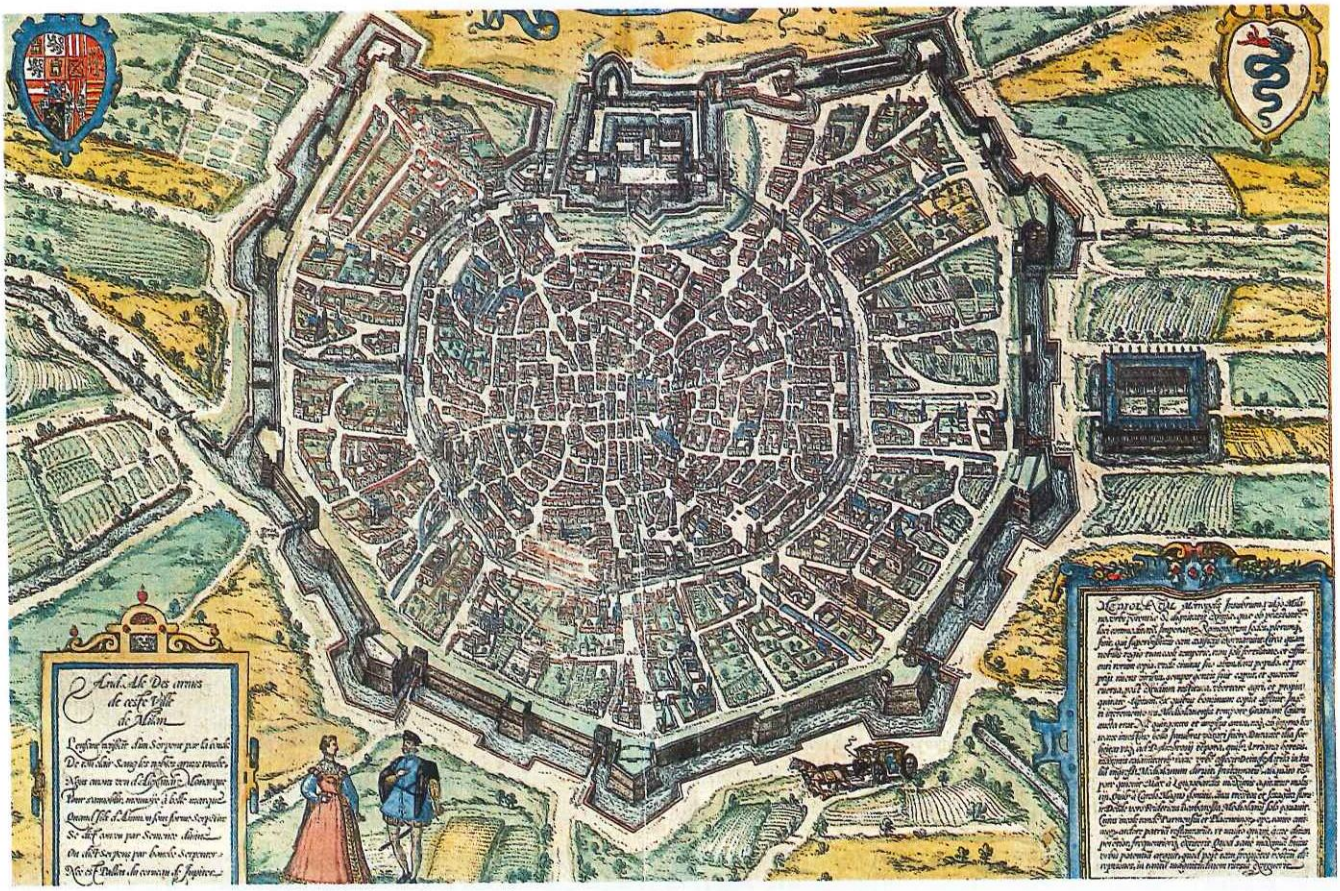
In particolare, con la realizzazione del canale Martesana, a partire dal Cinquecento la rete dei navigli di Milano assunse un aspetto e una funzione assolutamente peculiari: grazie alla navigabilità regolare e costante del Naviglio Grande e del Martesana, i fiumi Adda e Ticino risultavano collegati, e Milano diveniva il crocevia dei commerci che dai valichi alpini potevano raggiungere Venezia e

LE SCIOSTRE

Una concessione ambitissima

Con la progressiva trasformazione del fossato in porto-canale le mura di età medievale vennero abbattute pezzo dopo pezzo per permettere la costruzione di depositi di merci e di attività manifatturiere con un affaccio sul canale.
Tali magazzini e botteghe venivano chiamati «sciostre», un nome derivante probabilmente da «sosta» oppure dal latino «*claustra*». Le sciostre erano costruzioni dotate di vere e proprie attrezzature portuali per il carico e scarico delle merci e con corti che si aprivano verso l'interno della città per la distribuzione su carro; la loro costruzione era consentita unicamente dietro una concessione ducale, molto ambita non solo da commercianti e artigiani, ma anche da numerosi enti religiosi che poi davano la sciostra in gestione a terzi, ottenendone una fonte di sostentamento. Un gran numero di sciostre rimase attivo sino al principio del XX secolo, quando si procedette alla copertura del Naviglio Interno.





In alto pianta prospettica della città di Milano tratta dal *Civitates Orbis Terrarum*, atlante in sei volumi, pubblicato a Colonia tra il 1572 e il 1617, e realizzato da Georg Braun e Frans Hogenberg, editore e incisore.

Nella pagina accanto Milano. La conca di Viarenna (in origine «della fabbrica»), entrata in funzione tra il 1438 e il 1439.

I CORPI SANTI

Oltre le mura, come le tombe

Durante i secoli medievali decine di piccoli borghi e di costruzioni sparse erano progressivamente sorte a ridosso delle mura cittadine in cerca di un luogo vicino alla città e quindi sicuro in caso di emergenza. Quando vennero edificate le mura di età spagnola questi agglomerati extraurbani vennero incamerati nel nuovo perimetro cittadino e ancora una volta al suo esterno ricominciarono a fiorire piccoli gruppuscoli di case.
Questa zona circostante era detta dei «corpi santi», poiché ci si richiamava alla tradizione antica di seppellire i corpi dei santi al di fuori delle mura cittadine, quindi per esteso «corpi santi» divenne tutta l'area circostante Milano. Durante l'età moderna i «corpi santi» divennero un Comune autonomo, che venne inglobato nel municipio milanese solo nel 1873, trasformando i borghi negli attuali quartieri periferici di Milano.

quindi l'Oriente, diventando di fatto uno dei porti piú importanti d'Europa.

Con la costruzione delle nuove mura volute dal governatore spagnolo Ferrante Gonzaga – realizzate fra il 1546 e il 1566 – il fossato di Milano perse definitivamente ogni residua funzione difensiva (che, di fatto, svolse solo per breve tempo e con risultati poco soddisfacenti, nonostante l'entusiasmo di Bonvesin da la Riva), per affermarsi definitivamente come porto-canale e assumere il nome di Naviglio Interno. Per un secolo ancora esso fu considerato il vero confine fra città e campagna, fra Milano e i suoi borghi – che presero il nome di Corpi Santi (*vedi box in questa pagina*) –, nonostante il nuovo confine urbano e daziario fosse stato portato sul limitare delle nuove mura spagnole.

Lo sviluppo delle opere idrauliche aveva progressivamente portato alla creazione di una vasta e fitta rete di canali secondari, rogge e diramazioni in tutte le aree sottese ai navigli e, in particolar modo, nell'area fra la cerchia del Naviglio Interno e i bastioni spagnoli, in cui i borghi di origine medievale si stavano espandendo velocemente lungo i tracciati dei corsi d'acqua. A partire dal Cinquecento, le rive del Naviglio Interno cominciarono a costellarsi delle piú belle residenze aristocratiche,

L'invenzione delle conche

Trasporti rapidi e sicuri

La necessità di mettere in comunicazione il Naviglio Grande con il fossato di Milano fu una delle maggiori preoccupazioni in vista della costruzione della nuova cattedrale. Come si è visto, infatti, il tradizionale sistema delle chiuse richiedeva troppo tempo e troppa acqua per permettere il passaggio dei barconi dal naviglio alla Verchia, al punto da dover sospendere l'irrigazione dei campi a sud della città. La soluzione venne ideata nella prima metà del XV secolo su iniziativa degli ingegneri della Fabbrica del Duomo, spinti a ciò dalla pressante necessità di fare arrivare in fretta e in sicurezza il marmo di Candoglia presso il cantiere. La prima conca, inizialmente detta «della Fabbrica» – poi «di Viarenna» – venne realizzata fra il 1438 e il 1439 presso il laghetto di S. Eustorgio: anziché portare tutto il laghetto al livello del fossato, si pensò di isolare solamente un tratto iniziale del canale delimitato da due chiuse in modo che si creasse lo spazio per una sola imbarcazione alla volta; in questo modo la quantità d'acqua e di tempo per fare salire e scendere le barche da un livello all'altro risultavano molto diminuite.

Da leggere

- AA.VV., *Cinquecento anni di Naviglio Martesana (1497-1997)*, Provincia di Milano, Milano 1998
- AA.VV., *In viaggio sui Navigli, Il Naviglio pavese da Milano al Ticino*, Skira Editore, Milano 2001 (catalogo della mostra)
- Empio Malara, *Il Naviglio di Milano*, Hoepli, Milano 2008

dotate di orti e giardini di grande pregio, e di alcune costruzioni civili di notevole importanza, quali l'ospedale della Ca' Granda e il Collegio Elvetico – poi Palazzo del Senato. Una doppia funzione, di rappresentanza e commerciale, che il Naviglio Interno mantenne per i successivi tre secoli.

Alla maniera dei *boulevards* di Parigi

Con il XIX secolo l'espandersi della città impose profonde riflessioni circa le nuove esigenze di viabilità e di tutela dell'igiene pubblica della nascente metropoli. I rapidi cambiamenti tecnologici nei trasporti – l'avvento della ferrovia – fecero ripensare il ruolo dei navigli nello spostamento di merci e persone, sebbene ancora nella seconda metà del secolo il volume di affari e di passeggeri fosse molto alto. L'utilizzo del Naviglio Interno, inoltre, come spurgatore delle acque reflue della città, stava cominciando a creare problemi dal punto di vista igienico. Sempre piú velocemente fra il XIX e il XX secolo prese piede un movimento di pensiero sostenuto da architetti, urbanisti e amministratori pubblici, che chiedeva la copertura del naviglio per fare spazio a grandi viali sull'esempio dei *boulevards* parigini. La prima copertura fu effettuata nel 1860, quando venne prosciugato il laghetto di S. Stefano, nei pressi del Duomo, il piú antico della città.

La decisione di interrare completamente il Naviglio Interno venne messa in opera fra il 1929 e il 1935 e ancora oggi suscita piú di un ripensamento non solo fra gli addetti ai lavori, ma anche semplicemente fra coloro i quali, magari guardando una veduta del Naviglio cittadino di Angelo Inganni, pensano: «Com'era bella Milano quando si specchiava nei suoi canali».